

**NATIONS UNIES**

**COMMISSION ECONOMIQUE  
POUR L'EUROPE**

**ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ**

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ  
КОМИССИЯ**

**UNITED NATIONS**

**ECONOMIC COMMISSION  
FOR EUROPE**

**SEMINAIRE**

**СЕМИНАР**

**SEMINAR**

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ  
ТРАНСПОРТУ



Distr.  
GENERAL

Международный семинар на тему  
"Агрессивное поведение на дороге"

TRANS/SEM.1/2004/5  
22 January 2004

Женева (Швейцария), 5 апреля 2004 года

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

Часть 1 - причины, результаты и последствия  
агрессивности на дороге

## **ПРЕДПОСЫЛКИ И ПРИЧИНЫ АГРЕССИВНОСТИ НА ДОРОГЕ**

Докладчик: г-н Эндрю Хауард, МВЕ МСГТ

Руководитель Отдела дорожной безопасности - "АА Моуторинг Траст"

Весьма сложно отыскать предпосылки агрессивного поведения на дороге, хотя можно вполне обоснованно полагать, что это явление существует, по меньшей мере, на протяжении тысячи лет.

В 1300 году Папа Бонифаций VIII постановил, по какой стороне дороги должны двигаться пилигримы, направляющиеся в Рим - права рука к правой руке (поскольку меч держат в правой руке) (держись слева). По всей вероятности, на то были соответствующие основания. Было также предложено, чтобы только богатые люди носили мечи и чтобы они ездили на своих лошадях слева, а простые бедные люди двигались по правой стороне дороги. Если полагать, что движение по левой стороне является символом превосходства (довод, который подтверждается примером революционной эгалитарной Франции, в которой было введено правило двигаться по правой стороне дороги, применявшееся во всех случаях), то можно утверждать, что одна из особенностей сегодняшнего агрессивного пользования дорогами уходит своими корнями в средневековые времена и эпоху Возрождения.

Несомненно, с течением времени и получением дополнительных документальных подтверждений примеры агрессивного поведения становятся более ясными. В 1817 году английский поэт лорд Байрон сознался в том, что он "дал затрецину" одному мужчине, правившему экипажем, за то, что последний допустил вызывающие действия в отношении его лошади. По всей вероятности, в XIX веке такие действия были равносильны

нынешним оскорбительным жестам. Это могло бы бросить тень на его статус (и, таким образом, на его доминирующее положение в иерархической системе), и поэтому полиция решила не возбуждать в отношении лорда Байрона каких-либо судебных процедур, когда поступили сообщения о такой "затрещине".

К 1861 году в Великобритании явно сложилось столь бедственное положение, что в Закон о преступлениях против личности были включены преступления, заключающиеся в "неосторожной и рискованной езде", которые определялись следующим образом: "Любое лицо, управляющее любым экипажем или транспортным средством, которое в результате своего неосторожного или рискованного управления или езды или другого сознательного неправомерного поведения или сознательного упущения причиняет любые телесные повреждения или вызывает их причинение какому-либо другому лицу, признается виновным в совершении мисдиминора и ... подлежит тюремному заключению на срок до двух лет с каторжными работами или без таковых". В этот закон было также включено определение "неосторожной и рискованной езды на велосипеде".

Примечательно, что в английском законодательстве по-прежнему существуют такие анахронические формулировки: действительно, в 2003 году один мужчина был осужден за совершение такого рода преступления, - и ему был вынесен приговор к тюремному заключению, отсроченный исполнением. Однако это не имеет никакого отношения к агрессивному поведению - в данном случае использовалась процедура судебного преследования лица, причинившего телесные повреждения другому лицу при проезде по земле, находящейся в частной собственности, и поэтому такие действия выходят за рамки законодательства о дорожном движении.

Еще более примечательный факт заключается в том, что этот закон был принят за 34 года до появления в Соединенном Королевстве первого автомобиля с двигателем внутреннего сгорания. Следует полагать, что за этот период произошло множество других случаев, аналогичных "происшествию" с лордом Байроном. Однако несомненно, что в то время, когда использовались лошади и повозки, паровые двигатели и велосипеды, имели место случаи неправильной и агрессивной езды. В 1873 году, когда численность населения составляла 23 млн. человек, на дорогах было зарегистрировано 1 500 смертных случаев - этот показатель в пересчете на душу населения Англии превышает аналогичный показатель за 2002 год.

В этой связи весьма сложно утверждать, что агрессивная езда представляет собой новое явление, несмотря на то, что большинство людей сказали бы, что сейчас эта практика распространена гораздо шире, чем прежде. Это может объясняться двумя причинами: наличием заторов на дорогах и возникновением более агрессивного

общества. Однако на оба эти объяснения можно также взглянуть с точки зрения того, носит ли агрессивное поведение враждебный характер, т.е. является ли оно стихийной вспышкой гнева какого-либо человека в отношении другого под воздействием обстоятельств, или же такое поведение имеет рациональный характер и преследует такие цели, как выигрыш времени, получение преимуществ или занятие доминирующего положения в какой-либо ситуации.

### **Заторы дорожного движения**

Заторы дорожного движения заставляют людей раздражаться, как, впрочем, и любые другие задержки. Большинству людей приходилось стоять и раздражаться в медленно движущихся очередях в супермаркете, билетных кассах на железнодорожных вокзалах или в ожидании так и не приезжающего автобуса. Тот факт, что они сохраняют внешнее спокойствие в этих ситуациях, объясняется, возможно, тем, что больше всего они опасаются быть узанными или выделяться среди окружающих их людей.

Однако под покровом анонимности, обеспечиваемом автомобилями, все большему числу людей приходится сталкиваться с двумя типами заторов дорожного движения: как с неожиданным нарушением дорожного движения, так и с вполне предсказуемым ожиданием в потоке машин при следовании по каждодневному маршруту движения. Характерная для первой ситуации фрустрация и желание избежать последнюю могут вызывать вспышки гнева и кратковременную потерю контроля над собой. И именно этой области уделяется слишком много общественного внимания в связи с агрессивным поведением за рулем.

Однако одновременно следует признать, что более агрессивное поведение за рулем может иметь в обеих ситуациях преимущества для виновных в нем лиц. Такое агрессивное поведение не провоцируется вспышками гнева, а является вполне обдуманной. Водители, которые не занимают место в очереди медленно движущихся автомобилей, а выезжают на полосу встречного движения и продвигаются по ней до последней минуты, когда они вновь возвращаются в очередь, обогнав за это время 40 автомашин и тем самым вызвав раздражение у еще 40 водителей, планируют свои агрессивные действия, поскольку они оказываются в выигрыше.

### **Общество**

Общество изменилось. Как представляется, практика агрессивного поведения получила еще более широкое распространение. В настоящее время во многих странах увеличивается число насильственных преступлений, и вполне вероятно, что существует

связь между насильственными преступлениями и ростом смертельных случаев на дорогах - фактор, позволяющий составить представление о ненадлежащем управлении транспортными средствами. В исследовании АА указывается, что коэффициент корреляции между районами Соединенного Королевства, в которых регистрируется большое число убийств и большое число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, составляет 0,7. Таким образом, не исключено, что это расширение масштабов насилия играет свою роль.

Однако практика "сознательной агрессии", т.е. вполне продуманного агрессивного поведения для получения личных выгод, также получила более широкое распространение. Во многих сферах нашей жизни уже прошли времена, когда вы занимали очередь (возможно, в плане продвижения по службе), когда вы не пытались выторговать себе цену ниже предлагаемой или когда вы безропотно соглашались с плохим обслуживанием. Следует ожидать, что, для того чтобы добиться успеха, люди берут на себя вполне продуманный риск. Однако в том, что касается дорожного движения, мы по-прежнему считаем, что люди должны занимать очередь, не идти на риск и заботиться о благе всех участников движения.

Вполне вероятно, что для многих агрессивное поведение на дорогах - всего лишь одна из возможностей продвинуться вперед, и это было бы вполне приемлемо практически во всех других сферах нашей жизни. Многие из сегодняшних пользователей дорог достигли своего положения в жизни путем игнорирования или обхода правил, которые, по их мнению, являются неуместными, принятия на себя риска и сохранения высокого уровня конкурентоспособности. Иными словами, вполне возможно, что сегодня мы живем в мире, в котором сознательное агрессивное поведение при управлении транспортными средствами может вознаграждать агрессора. Однако мы можем также утверждать, что эта практика не должна существовать на дорогах.

Мало вероятно, что водитель автомобиля, следующего в двух метрах сзади другого автомобиля, приходит в бешенство от того, что его просто блокируют. Более вероятно, что он просчитывает, что он может заставить движущийся впереди автомобиль ускориться или же пропустить его. Водитель, совершающий агрессивные и вполне продуманные действия, не отдает себе отчета в опасности возникновения дорожно-транспортного происшествия, поскольку он считает такую опасность весьма отдаленной. Замысел водителя заключается в том, что если он совершит обгон, то он доберется до точки назначения быстрее, а несовершение обгона не даст какого-либо выигрыша во времени и будет равносильно тому, что он так и не предпринял каких-либо действий.

### **Криминальный аспект**

Можно также обсудить роль "опасного лица". Доказаны связи между ненадлежащим управлением транспортным средством, в результате которого совершаются дорожно-транспортные нарушения, и криминальным и насильственным поведением. Многие из тех, кто наиболее агрессивно ведет себя на дорогах, являются лицами, для которых агрессия - и агрессия криминального характера - является привычными действиями. В одном из наиболее широко освещавшихся случаев агрессивного поведения на дорогах Англии, которое привело к убийству, было виновно лицо с очень тяжелым уголовным прошлым.

### **Реальная агрессия в контексте кажущегося агрессивного поведения**

При обсуждении агрессивного поведения важно также рассмотреть вопрос о его восприятии. Высказываются предположения о том, что многие водители считают себя жертвами агрессивного поведения следующих за ними водителей. Однако не исключено, что водитель следующего сзади автомобиля находится в блаженном неведении относительно того, что водитель следующего впереди автомобиля считает его поведение агрессивным. Результаты проведенного в середине 90-х годов обзора АА свидетельствовали о том, что на каждые четыре водителя, утверждавших, что другой водитель ударил его, приходился один, который признавал, что все было наоборот. По мере того как агрессивные действия становились менее серьезными, все большее число людей признавали то, что они как страдают от этих действий, так и сами совершают их. Однако эта схема разрушалась под влиянием того, что называлось "агрессивным следованием впритык к идущему впереди автомобилю": в данном случае число водителей, подвергавшихся таким действиям, в десять раз превышало число водителей, совершавших их. Если же к этой информации добавить тот факт, что следование впритык к идущему впереди автомобилю является наиболее распространенной формой кажущегося агрессивного поведения, то вышеуказанный вывод заслуживает изучения.

С учетом такой особенности британской дорожной системы, как левостороннее движение, была проделана большая работа по изучению опасности, связанной с туристами. Одна из особенностей, обнаруженных исполнительными властями Шотландии, заключается в том, что английские водители сталкиваются с трудностями при езде в Шотландии, в частности в том, что касается езды и обгонов на проселочных дорогах с одной полосой движения. Если дело обстоит действительно таким образом, то следует утверждать, что водитель, воспринимаемый как агрессивный водителем следующего впереди автомобиля, нередко не является таковым. Существуют водители, которые соблюдают установленную скорость (или же превышают ее), но которые не

склонны обгонять следующие впереди автомобили. По этой причине их действия воспринимаются как агрессивные следующими сзади водителями. На протяжении длительного периода времени идея агрессивного поведения, возможно, даже и не приходила в голову кажущемуся агрессору.

При изучении агрессивного поведения водителей нам требуется проанализировать многочисленные аспекты, однако нам не следует забывать о таких вопросах, как:

- роль сознательного агрессивного поведения в противовес враждебной агрессивности: проявляют ли люди агрессивность ради получения личных выгод?
- роль преступников (или очень опасных людей) в агрессивном поведении водителей: являются ли они опасными на дорогах, потому что они опасны во всех других отношениях?

и

- роль кажущейся агрессивности: все ли виды вождения, воспринимаемые как агрессивные, являются преднамеренно агрессивными?

-----